



11 NOVEMBRE 2024

EUROPE INFO HEBDO



ÉTATS-UNIS, AUTOMOBILE ET VENT DU CHANGEMENT

Bonne lecture!

Elise BERNARD,
Edouard GAUDOT,
Iris HERBELOT,
Alexandre SIMONIN.



EUROPE GÉOPOLITIQUE

ÉTATS UNIS, TRANSATLANTIQUE, TRUMP, **FOLLOW THE MOSKVA**

Il fallait s'y attendre. Malgré leurs espérances, souvent confondues avec des analyses, de la sphère médiatique et politique européenne, les Européens doivent désormais composer avec le retour d'une administration américaine ouvertement hostile à leurs intérêts et à leur vision du monde. Mais comme le notait Mark Leonard de l'ECFR quelques semaines auparavant, il n'est pas sûr que l'UE soit prête stratégiquement pour faire face aux évolutions profondes du positionnement américain dans le monde.

- Si les leçons du premier mandat Trump n'étaient pas encore bien comprises, le second pourrait s'avérer plus brutal encore.
 - Élu au vote populaire (le premier Républicain depuis Bush en 2004) et vainqueur dans l'ensemble des États dits "clés", la victoire de Trump n'est plus le simple accident d'une trajectoire mal évaluée comme en 2016.
 - Il s'agit d'un mouvement profond, ancré dans une réalité sociale (symboliquement incarnée par cette chanson folk très populaire dont le Grand Continent livre l'analyse).
 - Les démocrates américains - comme une grande partie des élites européennes - semblent s'être laissés complètement déconnecter, comme le souligne cette analyse de Mediapart.
 - Outre une réelle légitimité populaire et institutionnelle, D. Trump et les Républicains disposent en outre du plein contrôle des institutions :
 - le Sénat, potentiellement la Chambre,
 - et la Cour suprême dont il devrait pouvoir consolider la majorité conservatrice avec les prochaines nominations. Ce n'est pas seulement D. Trump que les Européens doivent affronter.
- Ce n'est pas seulement D. Trump que les Européens doivent affronter.
 - C'est une autre Amérique que celle à laquelle ils ont été longtemps habitués.
 - Le vent de l'histoire souffle de plus en plus fort.



EUROPE GÉOPOLITIQUE

ÉTATS-UNIS, TRANSATLANTIQUE, TRUMP, **DOWN TO GORKY PARK**

Visible dès le lendemain de l'élection, la baisse des investissements en Europe au profit des États-Unis inquiète particulièrement l'Irlande, largement dépendante des impôts sur les profits d'une poignée d'entreprises américaines. La politique "America First" de Donald Trump est une épée de Damoclès au-dessus des revenus fiscaux pour Dublin, qui se prépare déjà pour une nouvelle crise de l'emploi.

- D. Trump n'a pas caché durant sa campagne électorale qu'il n'épargnerait pas l'Europe, et il pourrait dès son investiture employer des tactiques d'intimidation afin d'inciter les entreprises américaines à payer leurs impôts aux États-Unis, y compris sur leur revenus à l'étranger.
 - Déjà fortement en difficulté devant les évolutions structurelles du marché et la concurrence chinoise (cf. EIH 23/9/24) le secteur automobile européen risque d'être durement touché. (voir aussi EIH de cette semaine).
 - Amorcée avec le vote de l'IRA sous J. Biden (cf. EIH 13/3/23), la poursuite de la désindustrialisation de l'UE au profit des États-Unis s'annonce à l'horizon.
 - Pour éviter d'être frappé de plein fouet par les droits de douane dont Trump a fait l'argument central de sa campagne électorale, les entreprises européennes ou américaines basées en Europe devront songer à relocaliser leur production aux États-Unis.
- De plus, on peut prévoir une ère de dérégulation sur l'intelligence artificielle et la concurrence est largement espérée des grosses entreprises de la Silicon Valley
 - Ceci renforcerait la bataille des régulations et de protections des données que se mènent entreprises américaines et institutions européennes.
- Enfin, comment la dynamique de décarbonation de l'industrie européenne pourra-t-elle s'accommoder du nouveau discours climatique américaine?
 - En 2020, les États-Unis s'étaient retirés des Accords de Paris sur le changement climatique, à l'initiative de D. Trump.
 - A l'annonce de sa réélection, alors que les bourses américaines bondissaient sous les investissements, ces derniers ont brutalement baissé dans le secteur des énergies renouvelables.
 - Un indicateur financier inquiétant pour la viabilité de ces projets d'infrastructure, mais qui pourrait peut être être compensé par une plus grande disponibilité en capitaux de ce côté-ci de l'Atlantique.
- Enfin, comment la dynamique de décarbonation de l'industrie européenne pourra-t-elle s'accommoder du nouveau discours climatique américaine?
 - En 2020, les États-Unis s'étaient retirés des Accords de Paris sur le changement climatique, à l'initiative de D. Trump.
 - A l'annonce de sa réélection, alors que les bourses américaines bondissaient sous les investissements, ces derniers ont brutalement baissé dans le secteur des énergies renouvelables.
 - Un indicateur financier inquiétant pour la viabilité de ces projets d'infrastructure, mais qui pourrait peut être être compensé par une plus grande disponibilité en capitaux de ce côté-ci de l'Atlantique.
 - En revanche, sur la scène mondiale, l'Europe devrait sentir son isolement grandir dans la mobilisation contre le changement climatique,.
 - A l'approche de la COP 29, tout engagement financier des États-Unis pour un fonds d'aide à la transition et au développement décarboné des pays en développement serait une promesse en l'air aussitôt défaite par Trump en janvier.
 - Difficile d'imaginer les gouvernements européens, déjà pressés par des finances contraintes, de suppléer la carence américaine.
 - Pourtant, l'UE prétend au leadership en la matière.

EUROPE GÉOPOLITIQUE

ÉTATS-UNIS, TRANSATLANTIQUE, TRUMP, **LISTENING TO THE WIND**

Comme le titre The Economist, les alliés de l'Amérique se préparent "aux chantage, deal et trahisons". Un mauvais vent souffle à nouveau sur l'alliance transatlantique. En février dernier, D. Trump alors candidat avait déjà déclenché une première vague d'inquiétude en annonçant à ses supporters enthousiastes lors d'un meeting qu'il laisserait la Russie attaquer les alliés européens de l'OTAN, s'ils ne consacraient pas 2% de leur PIB au budget défense. Le candidat républicain était revenu sur ses propos le mois suivant, mais sans affirmer catégoriquement que les pays européens dépensant moins de 2% de leur PIB étaient assurés du soutien américain.

- Alors qu'une majorité de pays de l'UE consacrent pour l'instant moins de 2% de leur PIB à la défense, Trump envisage de monter à la barre otanienne à 3%...
 - Face à la remise en cause des solidarités dans l'OTAN, le moment est venu de reprendre avec sérieux les initiatives de défense européenne, pense-t-on à Paris et Berlin.
 - Optimistes, certains estiment que D. Trump est une chance pour la défense européenne, comme l'ancien Premier Ministre Italien, Enrico Letta, auteur d'un rapport sur le marché intérieur qui prône entre autres l'intégration des industries de défense.
- Quant à l'Ukraine, le président réélu affirme avoir un plan pour mettre fin "en vingt-quatre heures" à la guerre en Ukraine.
 - Sans plus de précisions, mais au vu de son refus d'augmenter l'aide apportée à l'Ukraine (cf. EIH 7/10/24), les craintes qu'un accord de paix au détriment de l'Ukraine soit mis sur la table sont fortes.
 - Sans l'aide américaine, l'Ukraine n'aurait plus de moyens de se défendre, à moins que les Européens ne viennent combler le trou béant laissé par les Américains.
 - Une probabilité nulle et inenvisageable, dont est conscient le président ukrainien.
 - Malgré les critiques du candidat Trump sur le fonds d'aide pour l'Ukraine en octobre dernier, Volodymyr Zelensky a félicité Trump sur le Twitter d'Elon Musk, dans un message à l'optimisme quant au soutien américain qui peine à masquer l'inquiétude qui règne à Kiev.
 - Néanmoins, comme The Economist le fait remarquer, la désillusion avec Biden était devenue si forte que l'élection de Trump pourrait paradoxalement rebattre les cartes en faveur d'un engagement moins dilatoire de Washington.



ÉTAT DE L'ÉTAT DE DROIT

TRUMP, ORBAN, FICO,
OF CHANGE

L'effondrement de la coalition allemande est peut être une bonne nouvelle pour certains, mais elle déstabilise un peu plus l'ordre politique du continent. Avec en outre un président français affaibli, un gouvernement espagnol aux prises avec une fragile majorité qui dépend des indépendantistes catalans, une scène politique de plus en plus polarisée et dominée par les forces populistes d'extrême-droite: l'Union Européenne est-elle équipée pour faire front commun à une nouvelle présidence de Donald Trump ?

- Pierre Vimont, ancien représentant de la France auprès de l'Union européenne et ambassadeur à Washington DC, en doute.
 - Mais le ministre des affaires étrangères polonais a immédiatement annoncé que son pays était prêt à rallier l'Europe derrière la Pologne pour traverser ensemble les quatre prochaines années.
 - La Pologne prendra d'ailleurs la présidence du Conseil de l'UE en janvier 2025.
 - Pour le moment, le président du Conseil de l'UE, Viktor Orban, a sablé le champagne à la nouvelle de la réélection de Trump (cf. EIH 13/10/24).
- Le contraste et les désaccords au sein de l'UE ont rarement été si prononcés :
 - les mauvais élèves de l'Etat de droit européen, les forces qui surfent sur l'insurrection populiste en l'Europe, sortent renforcées du retour à la Maison Blanche de Donald Trump.
 - Outre Viktor Orbán, qui n'a jamais caché son soutien à Donald Trump et sa relation privilégiée avec lui, on trouve le premier ministre slovaque Robert Fico, dont le parti populiste est similaire à celui d'Orban.
 - On trouve aussi le "Trump des Pays-Bas" Geert Wilders qui a d'ailleurs récemment proposé la création d'un mini-espace Schengen remettant en question la libre circulation au sein de l'UE.
 - Atlantiste sans faille, la première ministre italienne Giorgia Meloni est même qualifiée d'"interlocutrice naturelle".
 - A l'heure actuelle, seule Ursula Von der Leyen pourrait peut-être s'imposer pour mener l'Europe sous un front uni.
 - L'hypothèse est avancée par Mujtaba Rahman, responsable du département Europe du groupe Eurasia.
 - Il en va de même dans Foreign Affairs, qui souligne que la réélection de Donald Trump pourrait être l'opportunité de forcer l'UE à développer son autonomie stratégique, puisqu'elle ne pourra plus compter sur son allié instable.
 - Enfin, à leur sommet, les Européens préparent déjà la réponse de crise.



GREEN DEAL

INDUSTRIE, AUTOMOBILE, CHINE, CAN FEEL IT EVERYWHERE

Les signaux, faibles ou forts, s'accumulent depuis des mois et nous les documentons régulièrement dans l'EIH : le secteur automobile européen est en crise. Symbole des limites du modèle démocratique de gouvernance industrielle et du modèle économique de développement, la crise de l'automobile allemande ne se limite pas aux difficultés de Volkswagen (cf. EIH 16/9/24).

- Toute l'industrie automobile européenne traverse une crise sans précédent, affectée par des fermetures d'usines, des baisses de consommation et une concurrence internationale exacerbée.
 - Les causes sont variées, et les impacts se font sentir à tous les niveaux de la chaîne de valeur, menaçant ainsi la stabilité économique de l'Union européenne, et des centaines de milliers d'emplois.
 - A l'heure de la décarbonation indispensable de notre modèle productif, le secteur automobile est crucial pour accompagner la transition énergétique.
 - Cependant, sa résistance est une preuve à la fois de la persistance des idées anciennes et de l'insuffisance des dispositifs d'accompagnement.
- Le secteur automobile, autrefois moteur économique de l'Europe, voit aujourd'hui ses piliers s'effriter.
 - Les géants de l'industrie, tels que Volkswagen et Stellantis, font face à des décisions difficiles pour maintenir leur viabilité.
 - **Fermetures d'usines** : Volkswagen, par exemple, a dû annoncer la fermeture de trois usines en Allemagne, une première depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, en raison de surcapacités de production et d'une baisse de la demande.
 - **Fermetures de concessions** : La situation est similaire pour les concessions, avec Porsche fermant plusieurs points de vente en Chine, tandis que BMW, Audi et Mercedes peinent à maintenir leurs ventes face aux marques chinoises montantes dans le domaine électrique.
 - **Licenciements massifs** : Les sous-traitants, notamment en France, sont également frappés. En Europe, les équipementiers auraient perdu 86 000 emplois entre 2020 et 2023, et 32 000 supplémentaires au cours des premiers mois de 2024, signe d'une crise qui affecte toute la chaîne de production.
 - Le marché automobile européen peine à retrouver son dynamisme d'avant la crise pandémique.
 - **Baisse des immatriculations** : Malgré un léger rebond en 2023, les nouvelles immatriculations de voitures restent inférieures aux niveaux atteints en 2019. En août 2024, les immatriculations de véhicules électriques ont chuté de 43,9 % en Europe, avec une baisse de près de 70 % en Allemagne.
 - **Perte de confiance dans les constructeurs** : Le scandale du Dieselgate en 2015 a durablement terni la réputation de Volkswagen et des autres constructeurs, entraînant un scepticisme accru du public vis-à-vis de l'industrie automobile traditionnelle.
 - **Facteurs économiques** : La crise économique et la flambée des prix de l'énergie et de l'alimentation ont également réduit le pouvoir d'achat des consommateurs. En dix ans, les prix des voitures neuves ont augmenté de 40 à 50 %, excluant une partie des acheteurs traditionnels.
 - Cette crise ne se limite pas aux constructeurs ; elle risque de faire vaciller l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, qui représente plus de 7 % du PIB européen et emploie plus de 15 millions de personnes.
 - **Les difficultés des producteurs de batteries** : Northvolt, pionnier européen de la batterie électrique, a dû licencier 1 600 employés en septembre 2024, une réduction drastique causée par la concurrence asiatique et des retards de production majeurs.
 - **Délocalisations** : Les coûts de production et la course aux économies incitent de nombreux constructeurs à délocaliser, réduisant la compétitivité des usines européennes et menaçant les emplois locaux.



GREEN DEAL

INDUSTRIE, AUTOMOBILE, CHINE,

BLOWING WITH THE WIND OF CHANGE

Quand ils ne sont pas occupés à développer des dispositifs pour tricher et contourner les réglementations environnementales, les industriels donnent la douloureuse impression de préférer accuser les normes européennes, et la concurrence internationale. Et parfois, leurs propres limites internes. Le principal sujet de mobilisation ces derniers mois concerne la fin des véhicules thermiques prévue pour 2035. Les constructeurs sont soutenus dans cette approche par certains États membres, dont l'Italie, mais aussi la république tchèque, ou plus discrètement, l'Allemagne.

- Pour réduire les émissions dans les transports, l'UE a aussi imposé aux véhicules thermiques des normes plus sévères : les 110 g CO2/km actuels devront passer à 95 g CO2/km en 2025 et à moins de 70 gCO2/km en 2030.
 - Une règle doit entrer en vigueur l'an prochain, en 2025 : pour être dans les clous de Bruxelles, l'industrie automobile doit consacrer 20 % de sa production aux voitures électriques.
 - Mais le marché est ce qu'il est. Au mois août, les véhicules électriques ne représentaient que 12,5 % du marché automobile européen.
 - Les estimations de production de 20 % de voitures électriques sont surdimensionnées.
 - Le législateur semble avoir surestimé les capacités des constructeurs à orienter le marché.
 - Rappelons ici que les représentants des États membres ont adopté ce texte.
 - Ceci d'autant plus que les Etats ne suivent pas en matière d'infrastructure. En conséquence, les constructeurs se retrouvent dans l'obligation de produire un pourcentage croissant de véhicules électriques, souvent invendables, ou de réduire leur production globale sous peine d'amendes élevées pouvant atteindre 15 milliards d'euros.
 - Des millions d'emplois sont menacés, affirment les constructeurs.
- La concurrence chinoise est un autre facteur (cf. EIH 28/1/24, ou 20/10/24).
 - La Chine contrôle 80 % de la production mondiale de batteries et bénéficie d'aides d'État importantes.
 - Elle a progressivement gagné du terrain en Europe, où ses véhicules représentent désormais 10 % des ventes de voitures électriques.
 - Face à la machine chinoise bénéficiant de surcroît d'un coût du travail bien inférieur, et surtout d'une économie hautement subventionnée, les constructeurs automobiles européens sont concurrencés dans tous les domaines.
 - Plus performants, les modèles électriques chinois sont entre 20% et 30% moins chers que leurs homologues européens.
 - En 2023, la Chine aura immatriculé 16,1 millions de nouveaux véhicules électriques à batterie, contre 6,7 millions en Europe.
 - Sa part croissante du marché mondial ne montre actuellement aucun signe de ralentissement.



GREEN DEAL

INDUSTRIE, AUTOMOBILE, CHINE,

BLOWING WITH THE WIND OF CHANGE

- Encore timide, la réponse européenne se limite pour le moment aux aspects de la concurrence.
 - À partir de fin octobre 2024, l'Union européenne imposera des droits de douane supplémentaires de 40%, atteignant un total de 50 % sur les voitures électriques importées de Chine, afin de protéger son industrie automobile.
 - Cette mesure pourrait offrir un répit temporaire aux constructeurs européens.
 - Mais elle risque aussi de dissuader certains consommateurs de se tourner vers les véhicules électriques en raison de la hausse des prix.
 - Conscients des difficultés à s'imposer en Chine, certains constructeurs européens, à l'instar de General Motors, revoient leur stratégie dans ce pays, préférant se recentrer sur des marchés plus rentables .
 - Toutefois, le véritable problème reste entier : le modèle économique et productif de l'industrie automobile européenne n'est pas capable de prendre assez vite ni assez massivement le virage de la décarbonation.
 - La protection par des tarifs douaniers de ses constructeurs offrira peut être un répit au secteur.
 - Mais au lieu d'en favoriser la transformation, il pourrait bien lui offrir le même destin que la sidérurgie dans les années 1970.

A les voir traiter les difficultés de la fin de la deuxième révolution industrielle, il n'est pas sûr que les Européens aient tiré les enseignements de l'enchaînement des crises industrielle, puis sociale, puis politique des territoires de la première.